

Analisis Perubahan Penggunaan Dan Harga Lahan Di Koridor Semarang-Mranggen

Analysis of Land Use Change and Price in Corridor Semarang-Mranggen

Anita Ratnasari R¹

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Abstrak: Sistem transportasi dan penggunaan lahan mempunyai sifat saling mempengaruhi, perubahan sistem transportasi akan berpengaruh pada penggunaan lahan dan demikian sebaliknya. Penggunaan lahan yang terjadi di suatu wilayah cenderung bersifat dinamis. Sebab, perubahan penggunaan lahan di suatu wilayah merupakan cerminan upaya dan interaksi manusia dalam memanfaatkan dan mengelola sumberdaya alam beserta kondisi lingkungan yang menyertainya. Pola penggunaan lahan menjadi masukan ke dalam sistem transportasi. Distribusi guna lahan menghasilkan distribusi aktivitas, aktivitas ini membutuhkan interaksi spasial atau pergerakan. Hal ini dipertegas oleh lacono bahwa struktur jaringan transportasi dan pola aktifitas merupakan determinan penting pada perubahan penggunaan lahan dan akhirnya mempengaruhi struktur spasial kota (Lacono & Levinson, 2011).

Kata Kunci: *perubahan penggunaan lahan; harga lahan; koridor kota.*

Abstract: Transportation systems and land use have the nature of mutual influence, changes in the transportation system will affect land use. Land use which occurs in a region tends to be dynamic. Therefore, changes in land use in the region is a reflection of the efforts and human interaction in the management of natural resources and its accompanying environmental conditions. Land use patterns be input into the transportation system. The distribution of land use resulted in the distribution of activity, this activity requires spatial interactions or movement. This was confirmed by lacono that the structure of the transport network and the pattern of activity is an important determinant in the land-use change and ultimately affect the spatial structure of the city (Lacono & Levinson, 2011).

Keywords: *land use; land price; corridor.*

¹ Anita Ratnasari R: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: anita.ratnasari.r@gmail.com

Pendahuluan

Penelitian mengenai perkotaan telah lama mengakui hubungan antara lokasi dan penggunaan lahan. Penggunaan lahan di suatu kawasan menghasilkan suatu aktivitas tertentu sesuai jenis penggunaan lahannya (Alonso, 1964; Millis, 1967).. Dan aktivitas-aktivitas tersebut saling berkaitan antara penggunaan lahan satu dengan lainnya. Fenomena kebutuhan terhadap lahan cenderung terus meningkat yang merupakan resultan dari perkembangan ekonomi dan pertumbuhan penduduk. Pada gilirannya hal tersebut akan melahirkan gejala persaingan penggunaan lahan, yang sesungguhnya merupakan manifestasi dari berlakunya hukum permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*).

Duany dan Plater-Zyberk dalam *The New Urbanism* (Duany & Plater-Zyberk, 1994) memperhatikan peranan koridor dalam kaitannya dengan dua elemen utama yang berfungsi sebagai magnet dalam dinamika kota yaitu neighborhood dan district. Seiring perkembangannya, terdapat koridor komersial (*commercial strip*) sebagai penghubung area urban dan sub urban mengakomodasi kendaraan dengan kecepatan tinggi. Sehubungan dengan fungsinya ini, menurut Manning (2009), ditemukan pada koridor komersial yang menjadi penghubung kota baru yaitu adanya bangunan sementara yang terlihat mengisi ruang di antara fungsi permanen yang sudah terlebih dahulu mengisi yaitu fungsi industri. Pembangunan menjadi acak dan tidak teratur sehingga untuk melakukan pergerakan lebih cenderung dengan menggunakan kendaraan pribadi.

Pergerakan pada Koridor Semarang-Mranggen salah satunya dipicu adanya proses aglomerasi industri dan kegiatan perdagangan jasa di Kota Semarang telah mencapai skala ekonomis maksimum maka ekspansinya akan menimbulkan dampak di kota maupun daerah sekitarnya (Giyarsih, 2010). Dampak tersebut antara lain tiadanya batas mobilitas penduduk dari wilayah pinggiran ke Kota Semarang. Pemilihan Kota Semarang sebagai objek studi penelitian dikarenakan Semarang merupakan salah satu kota metropolitan yang mengalami perkembangan cukup pesat. Ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai di Kota Semarang merupakan salah satu alasan yang mempengaruhi mobilitas penduduk dari kawasan pinggiran Kota Semarang maupun dari luar Kota Semarang tertarik ke pusat kota. Hal ini berdampak pada perubahan penggunaan lahan serta semakin beragamnya fungsi kegiatan di kawasan perkotaan seperti pemerintahan, perdagangan dan jasa, industri di Kota Semarang. Perubahan penggunaan lahan yang terjadi tidak hanya perubahan penggunaan lahan dari pertanian ke perumahan saja, tetapi juga ke penggunaan lahan industri, jalan drainase, dan fasilitas pelayanan.

Akibat yang ditimbulkan oleh perkembangan kota adalah adanya kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi perkotaan ke daerah pinggiran kota (urban fringe) yang disebut dengan proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar (urban sprawl). Akibat selanjutnya di daerah pinggiran kota akan mengalami proses transformasi spasial berupa proses densifikasi permukiman dan transformasi sosio ekonomi sebagai dampak lebih lanjut dari proses transformasi sosial. Proses densifikasi permukiman yang terjadi di daerah pinggiran kota merupakan realisasi dari meningkatnya kebutuhan akan ruang di daerah perkotaan (Giyarsih, 2010).

Wilayah pinggiran menjadi kawasan permukiman dengan skala besar yang kegiatan utamanya masih bergantung ke Kota induk. Hubungan Kota dengan wilayah pinggiran ini akan mengakibatkan pergerakan harian atau ulang alik di koridor yang menghubungkannya. Biasanya pergerakan tersebut terjadi pada waktu yang sama sehingga terjadi permasalahan koridor yang disebut dengan Bottleneck economics pada koridor (Scott, 2007). Permasalahan kemacetan yang serius pada koridor pada gilirannya akan mengakibatkan kompensasi ekonomi kota yang sangat besar.

Kajian Literatur

Hubungan interaksi antara desa kota pada umumnya dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu administratif, ekonomi, sosial budaya dan *family based* (Baker, 1997). Hubungan desa kota dapat ditunjukkan pada fenomena terjadinya urbanisasi atau migrasi dari desa ke kota. Migrasi adalah proses yang berulang-ulang dengan faktor yang berubah-ubah dan tanda atau jejak spasial. Sebagai hasilnya, hal ini mungkin untuk mengenal empat dimensi migrasi yang berbeda-beda, dimana semuanya relevan untuk memahami dinamika masyarakat pada jaman sekarang (Bell, et al., 2002). Pertama, migrasi dapat dilihat sebagai mekanisme yang

menghubungkan pada cita-cita atau keinginan individu dan paksaan. Migrasi juga menciptakan mata rantai kota dan daerah-daerah, dalam cara yang sama dihubungkan dengan perdagangan dan arus komoditas. Kedua, migrasi adalah mekanisme pusat yang mendorong perubahan dalam pola permukiman masyarakat pada berbagai skala, sehingga redistribusi spasial juga saling berkaitan. Dimensi yang ketiga menyangkut jarak pergerakan penduduk sehingga jarak tersebut merupakan parameter yang signifikan. Konektivitas dunia yang global, adalah pertimbangan yang kritis dan ini merupakan dimensi keempat dari migrasi yang terjadi karena adanya kepentingan.

Pendapat Yang dan Gakenheimer (2007) menyatakan bahwa migrasi dari periurban atau pinggiran kota ke pusat kota merupakan hasil tarikan yang konstan dari aglomerasi kota yang berperan sebagai mesin pertumbuhan ekonomi. Desentralisasi fungsi kota mengurangi kemacetan yang tinggi, hasilnya berupa dorongan yaitu perkembangan aglomerasi daerah pinggiran kota. Daerah baru perkembangan permukiman akan memberi kenaikan permintaan untuk moda transportasi publik yang lebih baik. Hubungan desa kota rupanya dapat meningkatkan perluasan distribusi produksi pertanian dari desa ke kota. Selain itu, urbanisasi atau migrasi desa kota dapat mendorong perpindahan berbagai etnis minoritas dan memunculkan keberagaman dalam struktur kependudukan di daerah dataran rendah (kota). Lambin dan Meyfroidt (2011) mencatat terdapat efek *remittance* dari migrasi keluar pedesaan yang dapat mempercepat konversi lahan. Baru-baru ini, diusulkan konsep telekoneksi lahan perkotaan yang menerapkan kerangka berbasis proses untuk memahami bagaimana arus modal, manusia (tenaga kerja), bahan, energi, dan limbah yang menghubungkan beberapa sistem perkotaan dan pedesaan (Seto, et al., 2012).

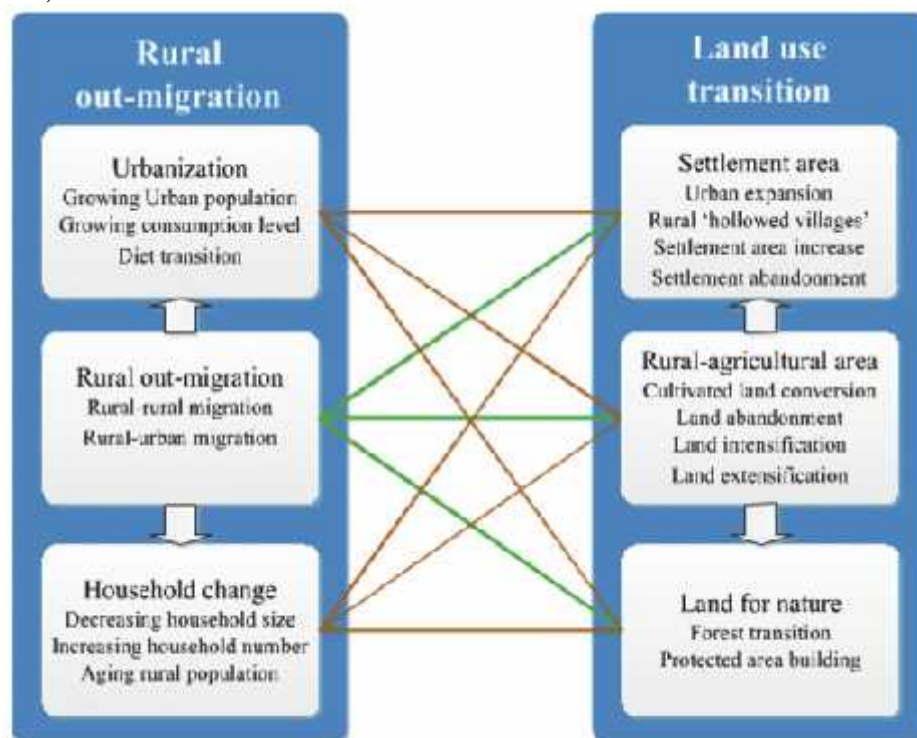
Bila dihubungkan pada hipotesis Zelinsky untuk transisi mobilitas dengan penggunaan lahan yang disebut model transisi. Masyarakat tradisional pra-modern dalam model Zelinsky yang ditandai dengan "sedikit migrasi perumahan asli dan hanya seperti sirkulasi terbatas sebagai sanksi praktek adat dalam pemanfaatan lahan, kunjungan sosial, perdagangan, peperangan, atau ibadah agama" (Zelinsky, 1971). Pada tahap ini, penduduk pedesaan melekat pada lahan atau tanah dengan terbatas mobilitas, dan mata pencaharian didominasi oleh skala kecil melalui sektor pertanian. Untuk memberi makan populasi yang semakin meningkat, lahan pertanian melakukan ekstensifikasi dengan mengorbankan hutan dan pembukaan lahan lainnya. Pada tahap kedua, daerah pedesaan menjadi masyarakat transisi, yang ditandai dengan tahapan dalam penggunaan lahan dan transisi mobilitas dengan pergerakan dari pedesaan ke kota-kota (Zelinsky, 1971).

Urbanisasi atau hubungan desa kota telah memberi dampak besar pada perkembangan ekonomi nasional, transformasi pedesaan dan transisi guna lahan (Long, Li, Liu, Woods, & Zou, 2012). Pada saat ini, urbanisasi telah menyebabkan transformasi pada beberapa negara berkembang termasuk Cina dari penduduk berbasis pertanian menjadi penduduk yang berbasis industri (Peng, 2011; Siciliano, 2012).

Tekanan demografis disebabkan oleh pelaku-pelaku dari luar seperti kaum elit kota, pedagang atau pengusaha dan kaum pendatang adalah sumber utama konflik yang terjadi di daerah peri-urban (Chen R., 2014). Lahan permukiman dan ruang pertanian dalam kota menjadi langka dan mahal, sehingga penduduk memilih berpindah ke pinggiran kota. Demikian juga pendatang baru yang berasal dari daerah pedesaan juga cenderung untuk menempati tanah atau lahan di daerah ini dengan alasan yang sama.

Tekanan urbanisasi pada negara berkembang di Asia seperti Laos (Evrard & Goudineau, 2004) misalnya, sejak 1986 situasi sosial ekonomi dan politik secara dramatis telah berubah dan pemerintah negara ini telah mendorong transisi dari ekonomi untuk mencari nafkah dan penghidupan menjadi ekonomi yang berorientasi pasar dan memajukan investasi pada infrastruktur, *hydropower*, pertambangan, transportasi, konstruksi dan pendidikan (Rigg, 2005). Di kota besar seperti ibukota Vientiane, pertumbuhan ekonomi sangat pesat dikarenakan sebagian investasi dari perusahaan asing di beberapa sektor terutama pabrik garmen, perdagangan dan pariwisata. Sebagian besar kaum muda telah bermigrasi ke kota untuk mencari

pekerjaan, pendapatan lebih tinggi untuk pendidikan menengah misalnya (Phouxay, 2001).



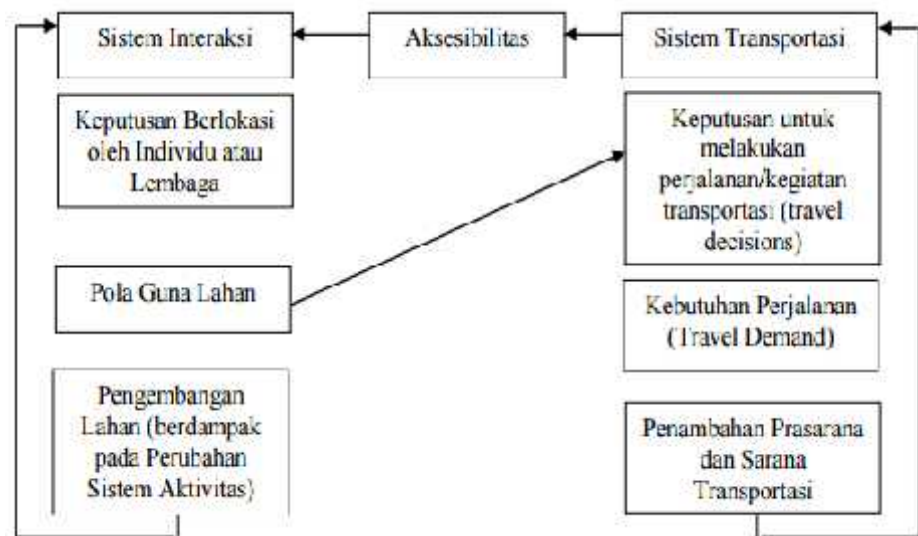
Sumber : diadaptasi dari Chen R. (2014)

Gambar 1. Hubungan antara Urbanisasi dan Transisi Guna Lahan di Negara Berkembang

Gakenheimer (1999) mencatat bahwa mobilitas dan aksesibilitas akan mengalami penurunan pada beberapa kota di negara berkembang akibat arus urbanisasi. Gakenheimer menyarankan agar beberapa kota tersebut membangun hubungan guna lahan untuk transportasi lebih kuat dibandingkan kota-kota di negara maju. McGee (1987) lebih jauh berpendapat bahwa proses globalisasi yang diikuti dengan peningkatan yang tak terelakkan dalam urbanisasi dan munculnya sistem global dan sub-global kota yang sangat terkait. Jika pola konsentrasi perkotaan bertahan, negara berkembang diperkirakan akan mengalami kemunculan daerah mega-urban sebagai komponen utama dari sistem perkotaannya. Dalam kasus lain, urbanisasi hanya melanda pemukiman di pedesaan, menciptakan daerah pinggiran kota atau pedesaan yang jauh dari layanan perkotaan dan hak atas tanah, dan yang secara bertahap menjadi daerah kumuh yang terkonsentrasi dan kemiskinan (World Bank Group, 2015).

Kebutuhan beraktivitas dilayani oleh sistem kegiatan sedangkan kebutuhan transportasi dilayani oleh sistem jaringan. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan menghasilkan sistem pergerakan yang merupakan umpan balik bagi sistem kegiatan dan sistem jaringan. Interaksi tersebut dikontrol oleh sistem kelembagaan. Sistem kegiatan pada sistem makro tersebut di atas dipengaruhi oleh guna lahan yang dipengaruhi oleh alokasi penduduk dan alokasi aktivitas seperti bisnis/komersial, industri, sekolah dan lain-lain.

Faktor utama penyebab terjadinya perubahan tata guna lahan (Meyer & Miller, 1984) adalah populasi, harga lahan, dan sistem transportasi (yang berdampak pada sistem aksesibilitas). Perubahan dari ketiga faktor utama tersebut akan mengakibatkan terjadinya perubahan pada sistem aktivitas dan sistem aktivitas ini secara spasial diwujudkan dalam bentuk pola tata guna lahan. Jika perubahan dari masing-masing faktor dapat diestimasi untuk masa mendatang, maka pola tata guna lahan yang terjadi merupakan faktor utama penyebab perubahan sistem transportasi.



Sumber: Diadaptasi dari Meyer & Miller (1984)

Gambar 2. Diagram Sistem Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi

Sedangkan menurut Khisty dan Lall (2005), perubahan aksesibilitas akan menentukan perubahan nilai lahan dan perubahan ini akan mempengaruhi penggunaan lahan tersebut. Jika perubahan seperti ini akan benar-benar terjadi, maka tingkat bangkitan perjalanan akan berubah dan akan menghasilkan perubahan pada seluruh siklus. Siklus ini memberikan ilustrasi tentang hubungan yang fundamental antar transportasi dengan tata guna lahan.

Guna lahan merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi perkembangan struktur kota. Bentuk guna lahan merupakan bentuk dasar dari struktur kota yang mencerminkan struktur sosial ekonomi kota. Pada satu sisi, perubahan kondisi sosio-ekonomi dapat mempengaruhi bentuk atau pola penggunaan lahan kota, dan di sisi lain guna lahan menggambarkan lokasi dan konsentrasi kegiatan kota, dan pengaruhnya terhadap perkembangan sosial kota yang akan datang. Menurut Thomas H. Robert dalam Catanese (1986) suatu rencana tata guna lahan merupakan ekspresi kehendak lingkungan masyarakat mengenai bagaimana seharusnya pola tata guna lahan suatu lingkungan pada masa yang akan datang, ditentukan juga berbagai jenis penggunaan, kepadatan, dan intensitas kategori penggunaan

Interaksi ruang yang efisien dapat mendorong pertumbuhan kota yang cerdas, berkelanjutan dan inklusif seperti yang diadopsi di Eropa pada Tahun 2020 (Lincarua, Atanasiub, Ciucăc, & Pirciogd, 2016), dimana untuk bisa menghasilkan pertumbuhan yang diinginkan, diperlukan adanya dimensi pendekatan sosial-ekonomi yang terintegrasi dalam bidang informasi maupun keuangan. Dalam konteks ini, proses urbanisasi yang baik seperti daerah pinggir kota atau wilayah “baru” bahwa interaksi antara lingkungan dan manusia berdasar pada faktor keberkesinambungan antara ekologi dan sosial-ekonomi serta dinamikanya. Pemikiran tentang “Pertumbuhan Pintar” atau “*Smart Growth*” merupakan sebuah upaya untuk memikirkan kembali terkait konsumsi lahan dan sumberdaya alam melalui kebijakan perencanaan komunitas dan transportasi untuk melawan lonjakan pembangunan (pelebaran tidak terkontrol atas wilayah perkotaan). Ini dapat dijelaskan bahwa interaksi ruang yang efisien akan membantu ruang berubah menjadi lebih intensif dengan merangsang pertumbuhan bukan pada perkembangan kota.

Smart growth bertujuan untuk melakukan revitalisasi pada lingkungan yang sudah terbangun, dan meningkatkan lingkungan tersebut bila dibutuhkan, untuk mendorong pembangunan yang efisien, dalam proses menciptakan masyarakat lebih layak huni. Scott (2007) menjelaskan bahwa *Smart growth* dapat dipahami sebagai sebuah strategi komperhensif dari keberlanjutan wilayah yang mengacu pada efisiensi ekonomi, perlindungan lingkungan, kehidupan dengan kualitas tinggi dan keadilan

sosial dapat diraih melalui kebijakan dan negosiasi penggunaan lahan terpadu. Hal lain, *smart growth* menggambarkan pembangunan padat dan pembangunan kembali atas pusat eksisting, membatasi persebaran wilayah pinggiran kota dan penggunaan lahan berorientasi transit.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif dan overlay peta. Peta tersebut ada peta penggunaan lahan tahun 1993, 2004 dan 2011 serta peta eksisting 2016 pada koridor Semarang-Mranggen. Koridor dibatasi oleh jalan terdekat paralel dengan jalan utama koridor.

Teknik pengumpulan data meliputi observasi lapangan dan telaah dokumen. Observasi merupakan suatu proses pengamatan terhadap subjek penelitian, baik dilakukan terhadap informan maupun lingkungan daerah penelitian secara cermat dan terperinci (Nasution, 1992). Observasi dilakukan sebagai tahap awal untuk melihat situasi atau kondisi daerah penelitian. Telaah Dokumen untuk cara mendapatkan informasi dari literatur - literatur yang sudah ada. Data sekunder terkait perubahan Penggunaan Lahan secara *time series*.

Gambaran Umum

Kota Semarang berbatasan dengan Kabupaten Demak di sisi Timur. Perkembangan wilayah pinggiran kota atau suburban yang berbatasan antara Kota Semarang-Mranggen terjadi begitu pesat dengan adanya jalur transportasi yang menghubungkan kedua wilayah tersebut. Peningkatan jumlah penduduk mendorong kegiatan kehidupan sosial dan ekonomi yang selanjutnya menyebabkan kenaikan kebutuhan lahan di wilayah perkotaan. Mekanisme perkembangan Kota Semarang ini menyebabkan perkembangan kawasan perkotaan di kawasan pinggiran atau suburban, menimbulkan fenomena urban sprawl, perkembangan wilayah perkotaan yang terjadi di kawasan pinggiran secara tidak teratur dan meloncat-loncat.

Koridor Semarang-Mranggen berkembang dari Kawasan Pedurungan yang merupakan BWK V dalam RTRW Kota Semarang sebagai fungsi utama pemukiman dan ini sangat didukung oleh kondisi topografi dengan kemiringan 0-2%. Pada Tahun 1994, luas wilayah Kecamatan Pedurungan sebesar 19,85 km² sedangkan pada Tahun 2004 luasnya meningkat menjadi 20,72 km² (Data Bappeda Kota Semarang). Sama halnya dengan Kecamatan Banyumanik yang juga mengalami peningkatan atau pemekaran luas wilayah sebesar 25,09 km² menjadi 25,69 km². Hal ini menunjukkan bahwa pemekaran atau pertumbuhan daerah pinggiran kota yang disebabkan oleh jalan koridor tidak dipengaruhi oleh topografi. Luas Kecamatan Pedurungan kurang lebih 1.984,948 ha dengan luas pemukiman sebesar 1.339,577 ha (Bappeda Kota Semarang, 2011). Ketersediaan sarana perangkutan berdasarkan data Dishub Tahun 2015 terdapat total 865 armada. Perkembangan kawasan ini berlanjut ke kawasan Mranggen yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Pedurungan. Seperti yang terjadi di Koridor Semarang-Ungaran, Koridor Semarang-Mranggen mayoritas pergerakan didominasi oleh kendaraan pribadi baik berupa sepeda motor maupun mobil penumpang. Kecepatan rata-rata saat jam sibuk di hari kerja 18 km/jam untuk sepeda motor dan untuk AMP dan mobil penumpang sebesar 10 km/jam, Bus dan BRT kecepatan 14 km/jam.

Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan terdiri atas beberapa aspek seperti aspek spasial: aksesibilitas, jarak dengan pusat kota dan ketersediaan fasilitas lokal; Aspek demografi-sosial individu dan rumah tangga: jenis kelamin, pendidikan, usia, komposisi rumah tangga, kepemilikan SIM; Aspek ekonomi: Status pekerjaan, jenis pekerjaan, pendapatan dan pengeluaran. Berdasarkan data dalam buku Kecamatan Dalam Angka Tahun 1994 jumlah penduduk Kecamatan Pedurungan sebesar 104.926 jiwa dan Kecamatan Banyumanik sebesar 87402 jiwa. Namun dalam kurun waktu sepuluh tahun jumlah penduduk Kecamatan Pedurungan meningkat menjadi 148.555 jiwa. Jika dilihat dari tingkatan kepadatan penduduk yang semakin meningkat dalam kurun waktu 10 tahun adalah Kecamatan Pedurungan.

Perekonomian di sekitar koridor Semarang-Mranggen semakin berkembang, daerah perkotaan seperti Semarang yang sarat akan berbagai fasilitas, prasarana dan sarana. Pertumbuhan ini menyebabkan semakin terbuka kesempatan kerja baru, sedangkan di wilayah pinggiran yang berbatasan langsung dengan Kota Semarang

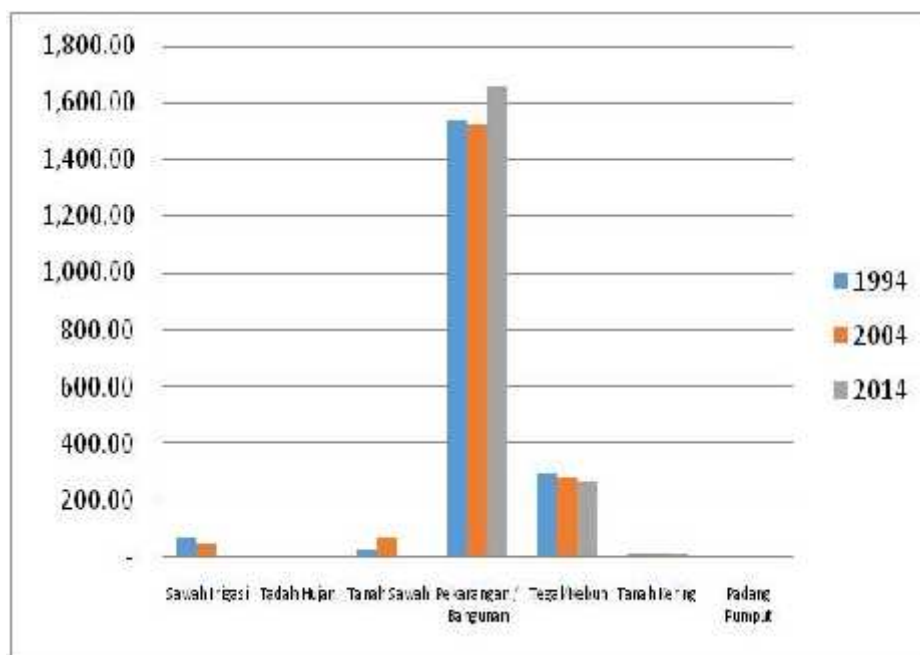
jumlah penduduk semakin meningkat, antara lain Kecamatan Pedurungan yang berbatasan dengan Kabupaten Demak. Berdasarkan data dalam buku Kecamatan Dalam Angka Tahun 1994, 2004 dan 2014, sebagian besar masyarakat bekerja menjadi PNS/ABRI, buruh industri dan buruh bangunan sedangkan masyarakat yang bekerja di bidang pertanian atau petani memiliki jumlah paling sedikit dan lambat laun berkurang.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, perkembangan dan pertumbuhan penduduk selama 6 tahun terakhir menunjukkan kenaikan pada rentang waktu Tahun 2009 – 2014. Hal tersebut dapat dilihat dari angka pertumbuhan penduduk yang selalu bernilai positif selama kurun waktu tersebut, namun demikian laju pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun dapat dikatakan semakin melambat dari 1,71 persen. Kondisi laju pertumbuhan penduduk periode 1994-2014 sangat bervariasi. Kecamatan Pedurungan memiliki penduduk dengan mata pencaharian sebagai buruh industri lebih besar di Kecamatan Pedurungan.

Transportasi di koridor ini meliputi sepeda motor, mobil, bus dalam kota, bus luar kota, truk kecil, truk besar, taksi, angkutan desa, dan BRT (Bus Rapid Transit). Koridor Semarang-Mranggen merupakan koridor kecepatan tinggi, sehingga diperlukan infrastruktur, sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Adanya BRT (Bus Rapid Transit) semakin memberikan kemudahan dalam aksesibilitas mencapai daerah-daerah suburban salah satunya untuk menuju Ungaran, Mranggen atau sebaliknya.

Analisis

Penggunaan lahan di Kecamatan Pedurungan mengalami perubahan dalam kurun waktu dua puluh tahun terakhir. Pada Tahun 1994 mayoritas penggunaan lahan di Kecamatan pedurungan adalah Pekarangan/Bangunan dan sisanya berupa tanah sawah dan tegalan. Sepuluh tahun kemudian, pada Tahun 2004, lahan pekarangan/bangunan, tegalan dan sawah irigasi mengalami pengurangan dimana tanah kering di Kecamatan ini cenderung meningkat. Perubahan penggunaan lahan terus terjadi saat aktivitas di Kecamatan Pedurungan semakin meningkat dan pada Tahun 2014, dimana jumlah bangunan semakin bertambah, tanah kering yang sebelumnya banyak dijumpai sudah beralih fungsi menjadi bangunan, dan kebun dimana sawah irigasi sudah tidak terlihat lagi dalam guna lahan di Kecamatan Pedurungan.



Gambar 3. Perubahan Penggunaan Lahan Kecamatan Pedurungan

Perbatasan Kota Semarang-Mranggen jelas ditandai oleh adanya batas fisik perbatasan salah satunya pada kecamatan Mranggen (penghubung antar kecamatan

maupun antar ibukota kabupaten) yaitu Jalan Raya Mranggen dan yang merupakan jalan poros pintu masuk ke Kota Semarang dari arah timur dilalui jaringan jalan propinsi dengan fungsi kolektor primer. Di sepanjang Jalan Raya Mranggen ini terdapat beberapa persimpangan yang merupakan pangkal dari beberapa ruas jalan protokol (jalan yang menghubungkan antar bagian wilayah kecamatan atau antar pusat kegiatan). Koridor Semarang-Mranggen yang merupakan bagian dari Kecamatan Pedurungan juga mengalami perubahan penggunaan lahan dari waktu ke waktu. Perubahan penggunaan lahan di Koridor Semarang-Mranggen mulai Tahun 1993-2004-2011 mengalami perkembangan yang cukup pesat. Perubahan tersebut dapat dilihat dalam peta sbb:

Tabel I. Perubahan Penggunaan Lahan 1993 – 2016

Guna Lahan	1993	2004	2011		2016	
	m ²	m ²	Δ%	m ²	Δ%	m ²
Permukiman	1.137.918	965.048	-7,01	738.399	-9,20	203.251
Perdagangan dan Jasa	54.097	680.856	5,14	869.387	7,65	1.125.474
Industri	37.679	533.123	20,10	533.123	0,00	812.184
Fasilitas Umum	-	243.086	9,86	281.204	1,55	281.204
Konservasi/Hijau	734.644	42.225	-	42.225	0,00	42.225
			28,10			0,00
Total	2.464.338	2.464.338		2.464.338		2.464.338

Berdasarkan tabel perubahan penggunaan lahan dapat dianalisis sebagai berikut :

1. Pemukiman

Pada koridor terjadi penurunan luasan lahan pemukiman, hal ini menunjukkan kawasan mengalami perubahan dari penggunaan pemukiman ke penggunaan komersial karena lahan sepanjang koridor memiliki aksesibilitas tinggi sehingga memiliki attraksi (daya tarik) yang besar dan mempunyai keuntungan ekonomi tinggi untuk penggunaan lahan komersial.

2. Perdagangan dan Jasa

Penggunaan lahan ini mengalami kenaikan terus dan menunjukkan menggeser penggunaan permukiman.

3. Industri

Penggunaan lahan menggeser penggunaan pemukiman dan tanah kosong

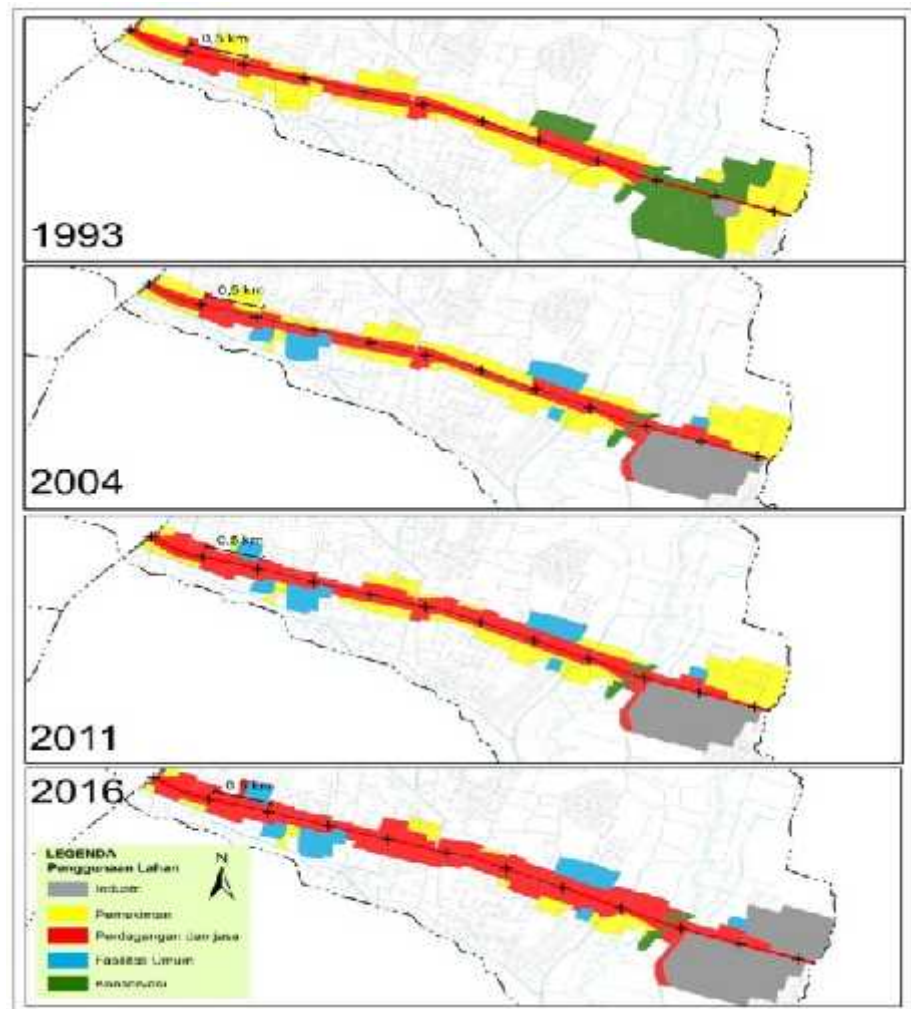
4. Fasilitas Umum

Tanah kosong dan permukiman berubah menjadi fasilitas umum berupa fasilitas pendidikan dan fasilitas kesehatan

5. Konservasi/Hijau

Luasan kawasan hijau menjadi lebih kecil dari waktu ke waktu. Eksisting hanya tersisa di sepanjang sungai saja sebagai batas sempadan sungai.

Berdasarkan peta perubahan penggunaan lahan diatas, perubahan yang sangat terlihat jelas yaitu tidak adanya ruang terbuka hijau (sawah irigasi / kebun) disepanjang koridor setelah Tahun 1993. Zona perdagangan terus meluas disepanjang koridor mulai Tahun 1993 hingga Tahun 2016. Zona permukiman mulai beralih fungsi menjadi zona perdagangan dari waktu ke waktu. Kondisi ini dikarenakan banyak pembangunan di perbatasan Semarang-Mranggen dengan fungsi utama penggerak perekonomian kota seperti perdagangan, jasa, dan fungsi hunian, sehingga pinggiran Kota Semarang menjadi pusat pertumbuhan baru. Penggunaan lahan memiliki dua jenis pola yaitu berbentuk linear mengikuti jalan utama dan mengelompok mendekati akses ke jalan utama. Bangunan dengan fungsi perdagangan dan jasa menempati ruang tepi jalan secara linear dan daerah belakangnya difungsikan sebagai hunian atau fasilitas sosial dan umum. Pola ini sangat jelas terlihat pada koridor Semarang-Mranggen. Hal ini berbanding lurus dengan perubahan harga lahan.



Sumber: Data Landsat dan Observasi Lapangan 2016

Gambar 4. Peta Perubahan Guna Lahan tahun 1993-2016

Semakin padat aktivitas di koridor ini dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran dari masyarakatnya, semakin padat aktivitas maka akan menarik (attract) masyarakat untuk datang yang membuat perubahan harga lahan yang semakin meningkat. Kepadatan aktivitas di koridor ini juga sebagai dampak dari pelebaran kawasan pinggiran kota dimana koridor ini juga merupakan jalur yang dilalui para komuter dalam melakukan pergerakan dari pinggir kota menuju kota Semarang. Perubahan penggunaan lahan tersebut mempengaruhi dinamika perkembangan koridor dengan peningkatan pergerakan dan menurunnya kecepatan tempuh koridor.

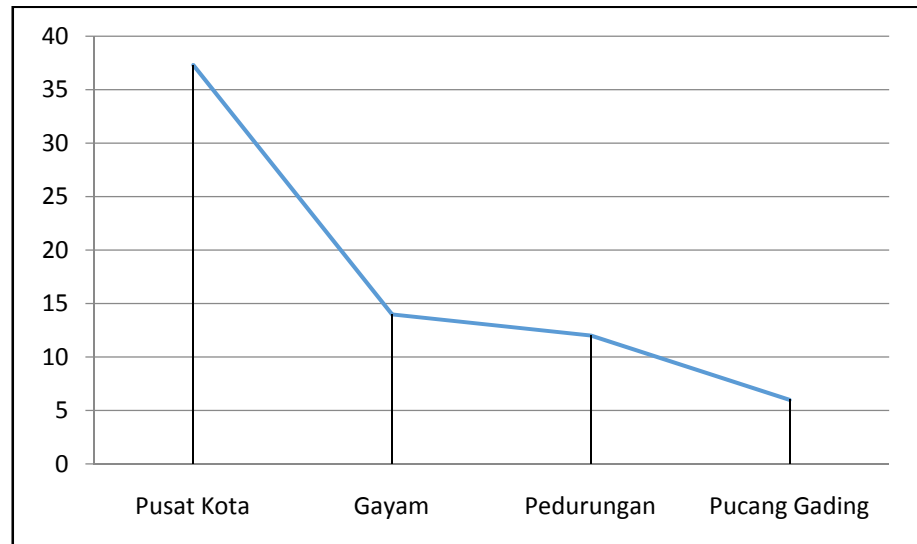
Tabel II. Perbandingan Harga Lahan (Juta Rp per m2)

Koridor	Simpul 1 3,8 km dari Kota Gayamsari	Simpul 2 6 km dari Kota Perpt Pedgrn	Simpul 9 km dari Kota Perpt Pcg Gdg
Tahun 2012	8	7	3
Tahun 2013	9	9	4
Tahun 2014	11	11	5
Tahun 2015	14	12	6
Rata-rata Kenaikan Harga Lahan (%) per tahun	21%	20%	26%

Sumber: Survei Primer Tahun 2012-2015

Kesimpulan

Perubahan penggunaan lahan koridor yang menghubungkan antara wilayah pinggiran dan pusat kota berkembang menjadi kawasan komersial yang ditandai dengan perubahan penggunaan lahan mengarah pada perdagangan dan jasa serta kegiatan industri. Hal ini juga terlihat pada perubahan harga lahan dengan rata-rata pertahun di sepanjang koridor diatas 20%. Harga lahan yang berlaku dikawasan ini menggambarkan penurunan semakin menjauh dari Kota.



Sumber: Analisis 2016

Gambar 5. Diagram Harga Lahan

Daftar Pustaka

- Alonso, W. (1964). *Location dan Land Use : Toward a General Theory of Land Rent*. Cambrige, MA : Havard University Press.
- Bappeda Kota Semarang. (2011). *Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 14 tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031*. Semarang: Bappeda Kota Semarang.
- Bruinsma, F., & Rietveld, P. (1998). The accessibility of European cities : theoretical framework and comparison of approaches, . *Environement and Planning A* , 499-521.
- Duany, A., & Platers-Zyberk. (1994). *The Neighborhood and the District*. (P. Katz, Ed.) New York: McGraw Hill, Inc.
- Geurs, K., & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *J. Transp. Geogr* 12, 127-140.
- Giyarsih, S. (2010). Pola Spasial Transformasi Wilayah Di Koridor Yogyakarta-Surakarta : Spatial Pattern Of Regional Transformation In Yogyakarta-Surakarta Corridor". Yogyakarta: Fakultas Geografi Universitas Gajah mada.
- J. Paquette, R. d. (1980). *Transportation Engineering Planning and Design*. New York: John Wiley & Sons.
- Lacono, M., & Levinson, D. (2011). Location, Regional Accessibility, and Price Effects Evidence from Home Sales in Hennepin County, Minnesota. *Transportation Research Record* 2245, 87-94.
- Lincarua, C., Atanasiub, D., Ciucă, V., & Pirciogd, S. (2016). Peri-urban Areas and Land Use Structure in Romania at LAU2 Level: An Exploratory Spatial Data Analysis. *Procedia Environmental Sciences* 32, 124-137.
- Manning, R. (2009). *Using Indicators To Encourage Development: Lessons From The Millennium Development Goals*. Copenhagen: Vesterkopi AS.
- Meyer, M. D., & Miller, E. J. (1984). *Urban Transportation Planning: a Decision-Oriented Approach*. New York: Mc Graw-Hill Book Company.
- Millis, E. S. (1967). An Aggregative Model of Resource Allocation in a Metropolitan Area. *American Economic Review* 57 , 197-210.
- Morris, J. M., Dumble, P. L., & Wigan, M. R. (1979). Accessibility Indicators for Transport Planning. *Transportation Research A* 13 , 91 -109 .
- Nelson, A. C. (1993). Disamenity Influences of Edge Cities on Exurban Land Values: A Theory with Empirical Evidence and Policy Implications. *Urban Studies*, Vol. 30, No. 10,, 1683-1690.
- Neuman, W. L. (2003). *Social Research Methods, Qualitative and Quantitative Approaches* (Fifth ed.). Boston: Person Education.
- Reggiani, A. (1998). *Accessibility, trade and locational behaviour*. Aldershot, UK: Ashgate.
- Reksahadiprodjo, & Karseno. (1981). *Pola Penggunaan Lahan di Perkotaan*. Yogyakarta: BPFE UGM.
- Scott, J. W. (2007). Urban Studies Smart Growth as Urban Reform : A Pragmatic. *Urban Studies*, Vol. 44, No. 1, , 15 – 35.
- Sujarto, D. (1986). *Perencanaan Kota Baru*. Bandung: Penerbit ITB.

- Suparmoko. (1989). *Ekonomi Sumber Alam dan Lingkungan: Suatu Pendekatan Teoritis*. Yogyakarta: PAU UGM.
- Topcu, M., & Kubat, A. S. (2009). Urban Features that effect Land Values in Residential Areas. *The Seventh International Space Syntax Symposium* (pp. 026:1-9). Stockholm: KTH.
- Vickerman, R. (1995). Location, accessibility and regional development: the appraisal of trans-European networks . *Transport Policy, Vol. 2, No. 4,* 225-234 .
- Wacquant, L. J. (2008). "Positivism", dalam: Outhwaite, William, 2008. *Kamus Lengkap Pemikiran Sosial Modern Jilid II*. Jakarta: Prenada Media.
- Yang, J., & Gakenheimer, R. (2007). Assessing The Transportation Consequences Of Land Use Transformation In Urban China. *Habitat International*(31 (3-4)), 342-353.